

1 Einleitung

Klaus Müller

Bei Simitthus/Chimtou führte eines der größten Brückenbauwerke Nordafrikas die römische Straßenverbindung zwischen Thabraca und Sicca Veneria über die Senke des Bagradas¹. Unter Trajan fertiggestellt, kollabierte der Bau bereits in der Spätantike oder in den darauffolgenden Jahrhunderten. Bis heute ist der südliche Teil der grob nach Norden ausgerichteten Anlage mit zwei Pfeilern und den Uferwerken relativ gut erhalten, während der nördliche Brückenteil ein immenses Versturzaereal bildet, das der Fluss in immer wechselnden Läufen durchströmt (Abb. 1). So führt die Ruine die Gewalt und Unberechenbarkeit der Wasserkraft eindrucksvoll vor Augen, gleichermaßen aber auch die Leistungsfähigkeit römischen Ingenieurbaus – auch wenn hier die komplexen Gründungsprobleme letztlich nicht gemeistert wurden.

In der Wissenschaft fand der Brückenbau bisher nur wenig Beachtung. Die ersten Erwähnungen² stehen im Zusammenhang mit seiner neu im Flussbett aufgefundenen Brückenbauinschrift³, die ihn als trajanische Stiftung ausweisen. Die erste summarische Beschreibung der Brücke erfolgte durch Henri Saladin, der sich dabei auf die unpublizierten Voruntersuchungen von Philippe Caillat aus den 1870er Jahren stützte. Der Bericht zeigt auch

einen aktuellen und rekonstruierten Lageplan sowie einen Rekonstruktionsvorschlag (mit vier Brückenpfeilern und einer durch ihre größere Breite betonten Mittelöffnung)⁴. Auch die Reste der spätantiken oder möglicherweise sogar noch später⁵ errichteten Turbinenmühle, die während des Verfalls der Brücke die Strömungsverhältnisse über ihren Versturztrümmern nutzte, wurden von Saladin richtig interpretiert⁶. Die Behandlung dieses technikgeschichtlich spannendsten Teils der Brücke erschöpfte sich zunächst in allgemeinen Beschreibungen und Mutmaßungen, bis die Mühle dann nach dem Beginn der deutsch-tunesischen Kooperation in Chimtou von Josef Röder eingehend untersucht und auf Grundlage seiner Aufzeichnungen im Jahre 1993 posthum von seiner Frau Gertrud Röder publiziert wurde⁷.

Im Zuge des archäologischen Projekts, das unter der Leitung von Friedrich Rakob gemeinsam vom Deutschen Archäologischen Institut und dem Institut National du Patrimoine (INP) von 1968 bis 1996 in Chimtou durchgeführt wurde, war neben zahlreichen anderen Projekten⁸ – beispielsweise des Tempelbergs, der Steinbrüche und des Forumsbereichs – auch die nähere Erforschung der Majrada-Brücke ins Blickfeld geraten. Da eine Brücke diesen Ausmaßes eindeutig über lokale Bedürfnisse hinaus auf

1 Ein Übersichtsplan über das Stadtgebiet findet sich bei Rakob 1993a, Beil. 1 Taf. 1 a. b. In der modernen Literatur ist die Bezeichnung für den antiken Bagradas sowohl im Wortlaut als auch im Genus uneinheitlich: der Name ›Medjerda‹ oder auch ›Majrada‹ wird sowohl im Maskulinum als auch im Femininum verwendet. Ulrike Hess verwendete im Rahmen des antiken Kontexts den antiken Namen des Flusses, bei der Beschreibung gegenwärtiger Verhältnisse dagegen die Bezeichnung ›Medjerda‹ in ihrer weiblichen Form. Mittlerweile hat sich in der Archäologie aber für den modernen Name ›die Majrada‹ durchgesetzt und wird deshalb auch hier gebraucht.

2 Tissot 1880, 103 f.; Tissot 1888, 273–276 Abb. Seite 274.

3 CIL VIII 10117, s. u. Kap. 2.4.

4 Saladin 1893, 403–414 mit Gesamtplan 386 Abb. 4 und Rekonstruktion Abb. 24.

5 s. u. Kap. 5.

6 Vgl. Saladin 1893, 412; Röder – Röder 1993, 94.

7 Röder – Röder 1993. Weitere Erwähnungen der Mühle, teilweise mit Rekonstruktionsdarstellungen finden sich bei Rakob – Röder 1989, 96–98 Abb. 96. 97 (Abbildungen von U. Hess); Rakob 1997, 15 f. Abb. 37 (Abbildung von U. Hess).

8 s. hierzu Rakob 1997b, S. XV f. (Vorwort). s. auch Rakob 1997; Mackensen 2008.



Abb. 1 Ansicht der Brücke um 1880. Zeichnung von Charles Joseph Tissot

Fragen der Entwicklung eines überregionalen Straßennetzes weist, war die anvisierte Erforschung der Brücke mit Sicherheit nicht nur in der Bedeutung des Monuments und der Klärung seiner Gestalt und Geschichte selbst begründet, sondern auch in den Zusammenhängen großräumlicher Entwicklungsprozesse innerhalb der Provinz⁹.

Für eine fundierte Untersuchung und Klärung der Brückenarchitektur und der damit zusammenhängenden Fragen war in den Jahren 1974/1975 die damals noch junge Architektin Ulrike Hess im Rahmen der Forschungsunternehmungen des Deutschen Archäologischen Instituts (Römische Abteilung) mit der Bauaufnahme des Brückenareals gewonnen und beauftragt worden¹⁰. Angesichts des Erhaltungszustands der großflächigen Baustelle, der Verwerfungen des Untergrunds und der komplizierten topographischen Gegebenheiten war das Unterfangen sehr aufwendig. An seinem Ende standen die ersten verlässlichen und detaillierten Plandarstellungen des Bestands¹¹, deren Anschaulichkeit und hohe graphische Qualität bis heute beeindruckend (vgl. Beil. 1. 2). Hierauf aufbauend konnte sich Hess in den Jahren nach 1985 der wissenschaftlichen Aufarbeitung der Brücke widmen, die ihr vom Leiter der Forschungsunternehmung übertragen worden war. Ihre Forschungen wurden über dreieinhalb Jahre (1985–1989) vom Deutschen Archäologischen Institut ge-

fördert, endeten aber nicht zuletzt auf Grund ihres frühzeitigen Todes ohne Abschluss.

Die ursprüngliche Aufgabenstellung des Projekts war sehr weit gefasst gewesen. Über die vollständige Beschreibung des Bestands und der Rekonstruktion von Mühle und Brücke waren auch übergeordnete Aspekte von allgemeiner Aussagekraft vorgesehen¹². Die Turbinenmühle nahm bei der Projektierung eine zentrale Rolle in den Fragestellungen ein, da vom engen Bauzusammenhang mit der Brücke interessante Rückschlüsse auf den gesamten Komplex erhofft wurden.

Das derart ehrgeizig und breit angelegte Vorhaben konnte freilich am Ende nur partiell umgesetzt werden. So waren die Kapazitäten am Ende der Förderungszeit im Jahr 1988 schon mit der nicht ganz zu Ende geführten Ausarbeitung der Kernbereiche des Projekts erschöpft, die die Rekonstruktion der Brücke und ihrer zahlreichen Zerstörungs- und Reparaturzustände behandelten. Die Turbinenmühle wurde im Rahmen dieser Untersuchung nur noch unter dem Aspekt betrachtet, dass sie Rückschlüsse auf den Ablauf des Verfalls der Brücke zuließ. Die ursprünglich intendierten, über den Brückenbau selbst hinausweisenden Aspekte der Untersuchung wurden nicht erarbeitet, was sicher auch mit der komplizierten Befundlage und den nach wie vor bestehenden offenen Fragen zur Rekonstruktion zusam-

⁹ s. hierzu den Beitrag von M. Khanoussi (s. u. Kap. 2) sowie die dort nicht aufgeführte Literatur, die die großräumliche Lage von Simitthus innerhalb des Straßennetzes der Provinz ebenfalls thematisiert: Hess 1992; Rakob 1993b; Mackensen 1997; von Rummel u. a. 2013, 209–213; Chaouali 2013.

¹⁰ AA 1975, 576.

¹¹ Die Bauaufnahme wurde von Ulrike Hess gemeinsam mit Sebastian Storz durchgeführt.

¹² Die Zielsetzungen des Projekts und sein Verlauf gehen aus den im Nachlass von Hess erhaltenen Anträgen und ihrer Jahresberichte hervor. – Den anfänglichen Intentionen entsprechend sollten die Auswirkungen des Bauwerks auf die Topographie der Stadt und ihres Umlands behandelt, durch direkte Vergleiche die Stellung der Brücke innerhalb des Ingenieurbaus ihrer Zeit eingeordnet und zudem die zerstörerische Wirkung der Wasserströmung auf das Gebäude in einem Modell veranschaulicht werden, an dem der Hergang des Verfalls überprüft und demonstriert werden konnte.

menhing. Nach Abschluss der Förderung kamen die Arbeiten bald ganz zum Erliegen und wurden bis zum Tod von Ulrike Hess im Jahr 2006 nicht mehr aufgegriffen. In ihrem Nachlass fanden sich die zum Teil publikationsfertig ausgearbeiteten Pläne sowie Fotos, zwei Manuskriptordner und der Abschlussbericht ans Deutsche Archäologische Institut aus dem Jahr 1988.

Als Zusammenfassungen des ohnehin sehr knapp gehaltenen Berichts, der im Hinblick auf die damals noch immer geplante Endpublikation nicht zur Veröffentlichung bestimmt war, wurden zwei knappe Aufsätze publiziert¹³.

Auf dieser Grundlage bleibt die Erwähnung der Brücke in der einschlägigen Literatur¹⁴ bis in die Gegenwart allenfalls summarisch. So basiert die Beschreibung der Brücke auch in der umfangreichen Zusammenstellung römischer Brückenbauten von Vittorio Galliazzo (1995) noch auf den Untersuchungen und Ergebnissen Saladins aus dem 19. Jahrhundert¹⁵.

Die abschließende Bearbeitung der Brücke durch Auswertung des aus dem Nachlass von Hess überkommenen Bild- und Textmaterials wurde durch Henner von Hesberg und Wolf Koenigs veranlasst und durch die Fritz-Thyssen-Stiftung finanziert. Sie sah vor, das begonnene Manuskript durch Ergänzung der noch fehlenden Abschnitte, insbesondere der Baubeschreibung, zu komplettieren und für eine wissenschaftliche Publikation aufzubereiten. Der Zeitpunkt für eine Fortsetzung und Fertigstellung der Untersuchung war generell sehr günstig, da die seit dem Jahr 2009 neu initiierte, von Mustapha Khanoussi und Philipp von Rummel geleitete tunesisch-deutsche Kooperation in Chimtou darauf hin abzielte, ältere archäologische und bauhistorische Untersuchungen in Chimtou aufzuarbeiten und zu publizieren¹⁶. Für die Fertigstellung der Untersuchung war schon allein aufgrund des in der Zwischenzeit weitgehend zugewucherten und in vielen Bereichen wegen Schlamm und Unrat unzugänglichen Brückengeländes im Hinblick auf ein kalkulierbares Arbeitsvolumen an keinen neuen Untersuchungen und weitergehenden Studien vor Ort zu denken. Neuere Inspektionen am Monument dienten vielmehr der Zuordnung und Überprüfung der Texte¹⁷.

Bei der zentralen Bedeutung, die dem schriftlichen Nachlass für die Fertigstellung der Bearbeitung zukommt, ist hier zunächst der Blick auf diese Textgrundlagen zu richten, die den Weg und die Möglichkeiten der weiteren Bearbeitung wesentlich vorgeben.

- Als Ausgangspunkt für eine abschließende Bearbeitung des Projekts ist der erwähnte Arbeitsbericht von Hess am besten geeignet. Er bietet die bisher vollständigste Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse und wird – nur geringfügig korrigiert und mit Kommentaren ergänzt¹⁸ – in Kapitel 3 und – mit erforderlichen Korrekturen und Kommentierungen – in den Kapiteln 6. 2. bis 6.4 vorgelegt.

13 Hess 1992; Hess 1993. Die Texte basieren im Wesentlichen auf Teilen des Abschlussberichtes und waren lediglich mit einigen Fußnoten zur Forschungsgeschichte versehen worden.

14 Die Liste von Literatur, die den Brückenbau behandelt ist nicht lang und umfasst in erster Linie summarische Beschreibungen: Salama 1951, 80 Taf. 7; Gazzola 1963, 141 f. Nr. 194; Romanelli 1970, 20; O'Connor 1993, 121 f.; Galliazzo 1995, II 442 f. Nr. 916.

15 Die zum Teil damals bereits erschienenen ersten Veröffentlichungen der neuesten Untersuchungsergebnisse zur Brücke (Rakob – Röder 1989, 96; Hess 1992; Hess 1993) blieben hier unberücksichtigt. Demzufolge sind die Ausführungen in diesem Sammelwerk für unsere Belange irrelevant. Sie weichen in wesentlichen Einzelheiten von den Beobachtungen und Resultaten der Untersuchungen durch Hess und Müller ab.

Der kompakte Text referiert in dichter Folge die topographischen Voraussetzungen des Areals und die Rekonstruktion der komplizierten Bau- und Reparaturphasen der Brücke während ihres Bestehens. Schematische Phasenpläne illustrieren den Text nahezu ohne weitere Beschriftung (Beil. 3) und können die genannten Gedankengänge teilweise veranschaulichen. Doch bleiben in dem Bericht viele Fragen offen, da die komplizierten und heterogenen Befunde nicht weiter diskutiert, sondern dem Leser »alternativlos« vor Augen geführt werden. So sind etwa die genannten Einzel- und Gesamtmaße des weitgehend zerstörten Bauwerks nicht nachvollziehbar, ebenso wenig auch die genannte Anzahl von vier Pfeilern, denen am erkennbaren Bestand nur drei gegenüberstehen. Für wissenschaftliche Belange ist der Text in dieser Form mithin unbrauchbar. Das nahezu vollständige Fehlen von Befundbeschreibungen, Quellenangaben und Bestandsdokumentation entziehen ihn einer kritischen Auseinandersetzung – wofür der Arbeitsbericht freilich auch nicht geschrieben worden war.

Zur kritischen Auswertung der Dokumentation, die für einen späteren Arbeitsgang vorgesehen waren¹⁹, kam Hess aber nicht mehr. Auch die beiden genannten kurzen Veröffentlichungen zum Projekt basieren im Wesentlichen auf dem zusammenfassenden Kapitel des Berichts und behandeln die Befunde auf dieselbe Weise. Sie tragen nicht zur Klärung der offenen Fragen bei, die vorgestellten Resultate sind auch hier nicht nachvollziehbar.

- Zur Scheidung von Hypothesen, Vermutungen und Fakten des Arbeitsberichts war der Baubestand zu überprüfen – wofür wiederum eine genaue Baubeschreibung erforderlich ist. Zu den Baubeschreibungen, die sich in den im Nachlass überkommenen Manuskript-Ordern fanden, ist zu bemerken, dass diese die erste eigenständige wissenschaftliche Arbeit der Autorin darstellten, die dabei über weite Strecken, wie sich beim Lesen immer wieder der Eindruck aufdrängt, sich selbst überlassen gewesen sein muss. Als solches verdient die Arbeit Respekt. Wie aus den Unterlagen hervorgeht, suchte die Autorin ganz eigenständig das Gespräch mit diversen Spezialisten, allen voran mit Prof. Günther Garbrecht, dem damaligen Leiter des Leichtweiss-Instituts für Wasserbau an der TU Braunschweig und ausgewiesenen Fachmann für antiken Wasserbau. Die Anregungen, die von diesen Diskussionen ausgingen, hatten entscheidenden Einfluss auf die Rekonstruktion der Zerstörungsgeschichte der Brücke. Sie sind aber weder im Einzelnen im Manuskript festgehalten noch von eigenen Überlegungen der Verfasserin zu unterscheiden²⁰.
- Zusätzlich zu den Beschreibungen birgt das Manuskript auch reiche Einzelbeobachtungen an der Ruine. Sie stammen

16 Khanoussi – von Rummel 2012, 180.

17 s. hierzu den Zwischenbericht Khanoussi – Müller 2012, der noch vor der abschließenden Untersuchung der Ufermauern verfasst wurde.

18 Hierzu ausführlicher Kap. 6.1.

19 Vgl. Nachlass Hess, Briefe an Wulf Schirmer und Friedrich Rakob vom 26. 5. 1988. – Gegenwärtig (April 2016) befindet sich das Material noch an der TU München (Lehrstuhl Baugeschichte), von wo es bei Gelegenheit ans DAI nach Rom verbracht werden soll.

20 Bei Nachfragen am Leichtweiss-Institut nach Aufzeichnungen zur Visite von G. Garbrecht in Chimtou, die vermutlich im Jahr 1985 stattfand, ergab sich, dass sich hiervon nichts erhalten hat.

vermutlich aus der Anfangsphase der Arbeiten²¹, die vor dem Baubestand notiert und später zusammengestellt wurden.

- Das überlieferte Planmaterial enthielt neben vielen Skizzen und Arbeitskopien von Zwischenphasen den Grundriss des gesamten Versturzareals sowie die noch aufrecht stehenden Teile der Brücke in großmaßstäblicher Wiedergabe (Beil. 1. 2). Die bei der Vermessung durchgeführten Nivellements müssen in gesonderten Notizbüchern vermerkt worden sein, die sich aber nicht erhalten haben²². Höhenmaße konnten wir in den Plänen und Übersichten daher nur soweit angeben, als wir sie durch eigene Nachmessungen gewinnen konnten²³, einige wichtige Teilbereiche der Darstellung insbesondere im Nordteil des Areals mussten aber ohne Höhenbezug zum Gesamtbau bleiben – was sehr zu bedauern ist, zumal die Wasserbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der Turbinenmühle nicht weiter zu klären waren. Beim aktuellen Zustand der Ruine waren erneute Vermessungen vor Ort kaum möglich, so dass wir meist auf die bereits genannten Bleistiftskizzen zurückgreifen mussten.

Es versteht sich, dass auf diesen Grundlagen das optimistische Programm der anfänglichen Antragstellung nicht durch einfaches Ergänzen der noch ausstehenden Teile fortgesetzt und fertiggestellt werden konnte. Vielmehr galt es, auf den gegebenen Grundlagen ein wissenschaftlich vertretbares Mindestprogramm zu erarbeiten. Wegen des begrenzten Budgets und wegen des aktuellen Zustands der Ruine waren für die Publikation die vorhandenen Pläne und einige Texte grundsätzlich zu übernehmen und zur besseren Nachvollziehbarkeit durch systematische Baubeschreibung und weitere Bebilderung kritisch zu ergänzen. Dabei erwies sich das vorhandene Bildmaterial für die Dokumentation des kaum mehr zugänglichen Baubestands als äußerst hilfreich. Auch für die Beschreibung war das Manuskript in weiten Bereichen heranzuziehen, wobei dessen uneinheitliche Qualitäten uns erst mit zunehmender Einarbeitung deutlicher vor Augen traten. Kontrollen am Ort, Nachmessungen und eigene Beobachtungen waren unerlässlich²⁴. So vermochte unsere Befundbeschreibung den Bestand der Pfeiler und der südlichen Uferbefestigung weitgehend zu erfassen, an der ungleich stärker zerstörten und schwerer zugänglichen nördlichen Uferbefestigung und an den Plateauresten dagegen waren wir in höherem Grade von den früheren Untersuchungen abhängig.

Da einige der im Abschlussbericht ausgeführten Aussagen auch nach dem eingehenden Studium des Manuskripts nicht nachvollziehbar bleiben, waren wir bei der Begründung einiger Aussagen auf eigene Mutmaßungen angewiesen, wobei sich nicht für alle dieser offenen Fragen Lösungsvorschläge fanden. So ist

hier bereits darauf hinzuweisen, dass einige Einzelheiten der Rekonstruktion von Hess ungesichert bleiben werden.

Vor diesem Hintergrund ist freilich zu fragen, was ein Abschluss des Projekts und seine Veröffentlichung zu leisten vermögen. Der ursprüngliche Plan der Brücke zeichnet sich im aktuellen Bestand nur unscharf ab. Er muss im Lauf des Bestehens zunehmend durch wiederholte Teilerstörungen und Reparaturen verunklärt worden sein. Weiterführende Aussagen oder Bezugnahmen auf Vergleichsbauten, die über allgemeinere Gesichtspunkte hinausgehen – so wie sie anfangs in den ambitionierten Fragestellungen des Projekts formuliert wurden – sind bei der vorliegenden Befundsituation kaum möglich.

Trotz all dieser Unzulänglichkeiten, die gleichermaßen auf der Geschichte und dem Zustand des Baus selbst sowie seiner wissenschaftlichen Bearbeitung beruhen, sollte jedoch nicht übersehen werden, dass es sich um einen markanten und für das Leben der antiken Stadt und ihres Umlands sowie für die Erschließung der gesamten Region wichtigen Bau handelt, dessen Ruine zudem auch heute noch das Erscheinungsbild der Flusslandschaft in diesem Abschnitt des Areals wesentlich prägt. Es ist zu erwarten, dass sich hier wichtige Daten der Stadtentwicklung greifen lassen. Dabei eröffnet gerade der weit fortgeschrittene Verfall der Brücke auch neue Möglichkeiten der Forschung, die bei vollständig erhaltenen Bauten nicht gegeben wären. So sind beispielsweise der Bauprozess, die Fundamentierung, Wechsel im Baumaterial oder die Konstruktion in gleicher Weise an seiner Innen- und Außensubstanz abzulesen. Aufschlussreich ist es aber auch, den ständigen Wandel nachzuverfolgen, dem die Brücke während ihres Bestehens mehrfach durch aufwendige Unterhaltsmaßnahmen sowie auch im Zuge ihres Verfalls unterzogen war. Die zahlreichen Reparaturmaßnahmen treten an dem Bau deutlich vor Augen und zeugen von ständigen Veränderungen und Überarbeitungen des Brückenbestands, von Erweiterungen und deren erneuten Reparaturen bis hin in Zeiten, als Grabdenkmäler und offizielle Ehreninschriften so gering geschätzt wurden, dass sie als Baumaterial Verwendung in der Brücke finden konnten. Selbst zu der Zeit, als die Brückenpassage infolge der Zerstörungen nicht mehr möglich war, wurde der Bau genutzt, indem man hier während einer bestimmten Phase des Verfalls eine Turbinenmühle betrieb. Diese Veränderungsprozesse sind an der Brücke von Chimtou so gut wie sonst nur selten abzulesen und rechtfertigen trotz der Unsicherheiten in der Rekonstruierbarkeit ihre ausführliche Präsentation. Die ursprünglichen Planungen der Brücke zeichnen sich im Bestand nur unscharf ab. Die Existenz eines *pons vetus* ist im Bestand nicht ausdrücklich auszumachen, und selbst die Gestalt des inschriftlich belegten trajanischen Baus bleibt in wesentlichen Teilen ungesichert.

21 Die Notizen sind zwar mit Datum, aber ohne Jahreszahl in verschiedenen Systemen versehen und enthalten gelegentlich Kommentare aus dem Jahr 1987 – sie scheinen somit in den ersten beiden Forschungsjahren festgehalten worden zu sein. Dies ist insofern relevant, als die Notizen einige Widersprüche zu Aussagen im Arbeitsbericht enthalten, die in der Entwicklung des Arbeitsprozesses begründet sind.

22 In den Unterlagen finden sich zu den Nivellements lediglich Arbeitspläne mit kleinen Notizen, deren Bezüge zum Bestand jedoch meist unklar bleiben.

23 Für seine Hilfe bei den Nachmessungen an der Brücke sei Dipl.-Ing. Willi Sengstock (Xanten) auch an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt.

24 Hierfür wurden in den Jahren 2009 und 2010 jeweils einwöchige Arbeitskampagnen durchgeführt, denen im Mai 2012 ein letzter zweiwöchiger Aufenthalt in Chimtou folgte.

2 Les ponts romains de *Simitthus/* Chimtou sur le *Bagrada/oued* Majrada. Une contribution à l'étude des ponts routiers de la province romaine d'Afrique proconsulaire

Mustapha Khanoussi

*Iter agens per te laetum, sanctissima [Mu]stis,
Aspectu mentem vario corpusq[ue] resumat !*

AE, 1968, 507

« Puisse celui qui, à travers toi, fait route agréable, ô très vénérable Mustis,
par ton panorama varié, se revigorer l'esprit et le corps ! »

C'est ce que pouvait lire le voyageur du III^e siècle qui arrivait dans la ville de *Mustis* (aujourd'hui le Krib, en Tunisie), sur la grande route romaine de Carthage-Theveste. Dans cette Afrique romaine, le voyageur pouvait donc « se revigorer l'esprit et le corps » dans les villes-étapes ; mais il pouvait aussi et surtout disposer d'un vaste réseau de voies qui sillonnaient toute la province²⁵. Ce réseau était d'autant plus efficient qu'il a été doté en de nombreux endroits d'ouvrages d'art qui permettaient le franchissement des obstacles naturels constitués par les cours d'eau.

Or, et on ne peut que s'en étonner, l'étude des ponts routiers antiques de la province romaine d'Afrique proconsulaire reste encore à faire²⁶ ! Cette catégorie de monuments n'a, à ce jour, fait en effet l'objet d'aucune étude exhaustive et même leur inventaire précis n'a pas encore été dressé. Pourtant, la documentation disponible épigraphique et, surtout, archéologique en atteste un nombre relativement important qui, à première vue, pourrait surprendre dans une province qui est loin de se distinguer par ses cours d'eau pérennes. Ouvrir un tel dossier²⁷ vient donc à point pour accompagner les grandes avancées réalisées au cours des toutes dernières décennies dans de nombreux domaines, comme par exemple celui de l'histoire de la vie municipale, celui de l'oléiculture ou celui de l'étude de la mosaïque. Comme l'on sait, le

réseau routier a été un facteur essentiel dans la politique romaine en Afrique. Il est plus que nécessaire que des études de fond soient consacrées à sa fonction militaire, à sa place dans la vie économique, à son rôle social, et à sa contribution dans les échanges culturels et sa grande part dans la propagation et dans la propagande ... religieuses !

L'étude du réseau routier de l'Afrique est demeurée pour longtemps liée au nom du regretté Pierre Salama qui en a fait l'un des axes majeurs de sa recherche scientifique étalée sur plus de 60 ans²⁸ ! Il faut reconnaître cependant que ce grand savant n'a accordé qu'un intérêt fugace aux ouvrages de franchissement des obstacles naturels constitués par les cours d'eau. Cela n'est pas faute de documentation, loin s'en faut. Les vestiges archéologiques et les documents épigraphiques témoignent de la relative fréquence de ce type de monuments dont la construction a été rendue nécessaire pour assurer le franchissement par endroits de quelques uns de cours formant le réseau hydrographique de la province. L'un des obstacles naturels à la circulation les plus sérieux devait être sans doute celui constitué par le *Bagrada flumen*²⁹, aujourd'hui oued Majrada³⁰, l'unique cours d'eau pérenne de la Tunisie. Long de plus de 460 km, il prend sa source dans les monts de *Thagaste* (Souk Ahras, en Algérie), traverse les plaines

25 Sur le réseau routier de l'Afrique romaine, la carte hors texte de Salama 1951 demeure toujours un document fondamental. Pour la province d'Afrique proconsulaire, consulter aussi désormais Desanges u. a. 2010. Sur le voyage en Afrique à l'époque romaine, voir Guédon 2010.

26 Dans l'attente de cette étude, on peut consulter Galliazzo 1995. Voir notamment les pages 423-447 qui présentent un catalogue sommaire des ponts romains connus au Maghreb (p. 436-447 pour les ponts romains de Tunisie).

27 Il est à espérer qu'un jour proche, les ponts routiers antiques d'Afrique proconsulaire soient l'objet d'une publication aussi belle que celle dont vien-

ent de faire l'objet les ponts antiques en Gaule, cfr à ce sujet : Barruol u. a. 2011.

28 Salama 1948, qui marque le début d'une riche bibliographie sur le thème et qui sera suivi peu d'années après par le désormais classique Salama 1951.

29 Gascou 1981, 15-19.

30 Sur cette transcription qui doit remplacer celle de Medjerda, cfr. Besschaouch 1980, 126 note 4.